



KAISER FERENC

A blokád elmélete és gyakorlata a tengeri hadviselésben

Az emberiség ősidők óta használja a világtengert; közlekedik és árut szállít a felszínén, ki-termeli természeti kincseit, illetve háborút visel rajta. A világtenger gazdasági és katonai jelentősége már régóta nyilvánvaló az egyes országok politikai és katonai elitje számára: „Aki a tengert birtokolja, azé a világkereskedelem is. Az pedig, akinek a kezében van a világkereskedelem, birtokolja a Föld gazdaságát és magát a világot.”¹ Sir Walter Raleigh,² a híres korzár³, felfedező és az első amerikai angol gyarmat, Virginia megalapítójának több mint négyszáz éve megfogalmazott gondolatainak igazságtartalma azóta sem csökkent. Az emberiség már háromezer éve visel hadat a világtengeren.⁴ Azóta országok, birodalmak kísérelték meg – több, kevesebb sikerrel – megszerezni a tengerek feletti uralmat, kiszorítva onnan ellenfeleiket. Jelen tanulmány a tengeri hadviselés egyik legsikeresebb, az ókor óta használt módjával, a blokáddal foglalkozik.

A blokád

Határozzuk meg először is, mit értünk blokádon. Az általunk képviselt felfogáshoz magyar nyelven legközelebb a Hadtudományi Lexikon definíciója áll, mely szerint: „1. Ostromzár, körülfárás, bekerítés. 2. Háborúban valamely állam területének vagy területe egy részének körülfárása, főként külkereskedelmi kapcsolatainak erőszakos megszakítása abból a célból, hogy ily módon kényszerítsék bizonyos követelések elfogadására. A katonai blokád lehet szárazföldi, tengeri, légi, illetve ezek kombinációja. 3. Békében a nemzetközi viszályokban a jogsértés viszonzásának, továbbá az agresszió egyik sajátos formája. Lehet politikai-diplomáciai, gazdasági vagy katonai. Békében a blokád alkalmazása a nemzetközi jog szerint kimeríti a zsarolás, erőszakos beavatkozás fogalmát, tehát a viszályok elintézésének megengedhetetlen módja.”⁵ A háborúban alkalmazott blokádnak tehát van egy szűkebb, ki-

¹ Idézi: Gorskov, Szergej Georgievics: *Az állam tengeri hatalma*. Budapest, 1983. 380.

² (1552–1618) Marjai Ferenc: *Nagy Kalózkönyv*. Budapest, 1994. 62–64.

³ Lényeges különbség van a tengeri rabló (pirate/kalóz), illetve az állami megbízólevéllel rendelkező magánvállalkozó (privateer/korzár) között. Noha mind a ketten elsősorban kereskedő hajókat fog-nak el anyagi haszon reményében, a kalóz elfogása esetén köztörvényes bűnözőnek, míg a korzár hadifogolynak minősül. Marjai: *Nagy Kalózkönyv*, 8.

⁴ Az első nagyméretű tengeri ütközetre, a rendelkezésünkre álló adatok alapján, Egyiptom és a ten-geri népek között került sor. Az időszámításunk előtt 1190 körül, a Nílus deltatorkolatában, Pelusiumnál vívott összecsapást az egyiptomi „haditengerészet” nyerte meg. Marjai Imre – Pataky Dénes: *A hajó története*. Budapest, 1979. 36–37.

⁵ Szabó József (szerk.): *Hadtudományi Lexikon A–L*. Budapest, 1995. 150.

zárólag katonai célokat szolgáló, illetve egy szélesebb – ugyan katonai eszközökkel megoldott –, de elsősorban gazdasági célokat szolgáló változata. Ez utóbbi már egyértelműen a gazdasági hadviselés kategóriájába tartozik. A blokád mint ostromzár a bekerített hely-ország kapitulációjáig tart. A blokád mint a háború megnyerésének stratégiai eleme – a gazdasági hadviselés legtöbb eszközehez hasonlóan – hatását hosszú távon fejti ki, a megcélzott ország vagy országok szövetsége forrásait meríti ki, csökkentve ezzel katonai képességeit, lehetetlenné téve a háború folytatását. A blokádnak van egy békeidő esetén alkalmazott változata is, amikor az azt elrendelő állam vagy államok koalíciója éppen egy eszkalálódó konfliktust igyekszik megakadályozni a haditengerészet alkalmazásával. A békeidőben alkalmazott tengeri blokád egyik változata az úgynevezett flottatüntetés, amelyet a nagyhatalmak különösen a 19–20. század fordulóján alkalmaztak szívesen. Ehhez a megoldáshoz fordult például Nagy-Britannia, Franciaország és Oroszország 1827-ben, amikor a mai Görögország partvidékének egy részét blokád alá vonva igyekeztek nyomást gyakorolni a Török Birodalomra, s egyben véget vetni a görög vizeken dúló kalózkodásnak is.⁶ A blokád végrehajtása azonban a parancsnokló Edward Codrington altengernagy túl határozott fellépése miatt nem úgy sikerült, ahogyan azt a brit és a francia diplomácia tervezte. A 26 egységből (brit részről 3 sorhajó, 4 fregatt és 4 kisebb hadihajó, francia részről 3 sorhajó, 2 fregatt és 2 kisebb hadihajó, orosz részről pedig 4 sorhajó és 4 fregatt) álló egyesített flotta 1827. október 20-án behajózott a Navarinói-öbölbe, és megsemmisítő vereséget mért a számbeli fölényben (3 sorhajó, 19 fregatt, 43 kisebb hadihajó, összesen 65 egység) lévő török–egyiptomi haditengerészetre. A szövetségesek győzelmének nagyságára jellemző, hogy a csatát követően mindössze egyetlen fregatt és 15 kisebb hadihajó maradt hadrafogható állapotban a török–egyiptomi flottából.⁷

A békeidőben alkalmazott tengeri blokád speciális változata az úgynevezett karantén, amely csak bizonyos termékekre terjed ki. Az Amerikai Egyesült Államok például mind a mai napig ilyen kemény karantént tart fenn a saját partvidékén, amivel a kábítószerek behozatalát próbálja megakadályozni. Egyértelműen karanténnak minősült például az 1962. október 23-án Kennedy elnök által a televízióban meghirdetett amerikai „vesztegzár” Kuba körül – a szigetország ötszáz kilométeres körzetére terjedt ki –, amely kizárólag a szovjet fegyverszállítások megállítását tűzte ki célul. A 24-én életbe léptetett vesztegzarat a szovjet haditengerészetnek esélye sem volt áttörni. Saját partjai közelében az USA ugyanis nemcsak abszolút tengeri uralmat, hanem korlátlan légifölényt is élvezett ellenfelével szemben. Szerencsére a III. világháború küszöbén mindkét fél hajlott az ésszerű kompromisszumra, amelynek első jeleként Hruscsov arra utasította a zárás vonala felé közeledő tizennyolc kereskedelmi hajót és az őket kísérő négy tengeralattjárót, hogy forduljanak vissza. Az amerikai lépés tehát végső soron elérte a célját.⁸

A blokádnak létezik egy olyan változata is, amely nem egy bizonyos árufajtára, hanem egy szűk területre korlátozza a zárást, így próbálva elejét venni a konfliktus eszkalációjának. Az ilyen blokádokat alkalmazó ország lényegében korlátozott háborút vív. 1982. április 2-ára virradóra Argentína elfoglalta a partjai közelében fekvő, ám brit tulajdonban lévő Falkland-szigeteket. Az argentin támadásra válaszként Nagy-Britannia azonnal mozgósította és útnak indította haderejét a terület visszafoglalására, valamint 1982. április 7-én légi és tengeri blokádokat hirdetett meg a Falkland-szigeteket körülvevő 200 tengeri mérföldnyi

⁶ James, William: *Naval history of Great Britain 1793–1827. Volume VI. 1811–1827*. London, 1837. 471–472.

⁷ James: *Naval history of Great Britain 1793–1827*, VI. 476–490.

⁸ Fischer Ferenc: *A kétpólusú világ 1945–1989*. Budapest–Pécs, 2005. 219–222.

(370 km) széles zónában. A blokád az argentin partvidékre nem terjedt ki, hiszen a britek ezzel is hangsúlyozni kívánták, hogy céljuk csupán a szigetek feletti fennhatóság visszaszerzése, nem pedig Argentína katonai és gazdasági legyőzése. Április 12-étől, amikorra megfelelő mennyiségű brit hadihajó – köztük két repülőgép-hordozó – érkezett a térségbe, a blokád ténylegesen életbe is lépett.⁹ A Falkland-szigeteken lévő argentin helyőrség teljes elszigetelése ugyan nem sikerült, hiszen szállító repülőgépen még a kapitulációt megelőző napon is érkezett ellátmány, ám a hajóforgalom megszűnt, és igen kockázatosná vált a légi közlekedés is.¹⁰ A nehezebb haditechnikai eszközök szállítása lehetetlenné vált, s a blokád pszichés hatása – a kiszolgáltatottság érzése – jelentősen rontotta az ostromzár alá vont argentin csapatok harci morálját. A brit blokádnak döntő szerepe volt abban, hogy a szigetekben lévő argentin csapatok 1982. június 12-én letették a fegyvert. A blokád feloldására csak jóval később, július 22-én került sor.¹¹

Az angolszász terminológia kétféle tengeri blokádot különböztet meg; az úgynevezett haditengerészeti blokád, ahol az elsődleges cél az ellenség hadihajóinak kikötőbe zárása, illetve a gazdasági blokád, ahol az ellenfél kereskedelmi hajózását gátolják meg. (Alkalmazhatják persze a kettő kombinációját is.) Az angolszász szakemberek mindig leszögezik, hogy a blokád nem a „villámháború” eszköze, önmagában ritkán lehet vele háborút nyerni. Hatását az határozza meg, hogy a blokád alá vont ország mennyire függ a tengeri kereskedelemről, illetve hogy a blokád létrehozó fél milyen hatékonysággal képes azt fenntartani. Az 1990. és 1991. között Irak ellen életbe léptetett blokád ideje alatt például az USA vezette koalíciós erők 10 600 kereskedelmi hajót igazoltattak, 1660-at kutattak át és 100-at fordítottak vissza, így tökéletesen elszigetelték az agresszort a világtengertől.¹²

A tengeri blokád hatását rontotta a vasúti közlekedés 19. századi elterjedése, ugyanis ezáltal már szárazföldön is lehetővé vált nagytömegű áruk gyors szállítása.¹³ 1949 és 1958 között például a Tajvanra menekült *Koumintang* haditengerészete tartotta blokád alatt a Kínai Népköztársaság partvidékét. Ez azonban nem vezethetett sikerre, hiszen a nyugati világ által el nem ismert kommunista államnak ekkoriban nem is volt tengeri kereskedelme, gazdasági kapcsolatai csak a szocialista világ országaira korlátozódtak, s ezekkel kitűnő szárazföldi összeköttetései voltak.¹⁴ Hasonló okok miatt vallott kudarcot az ENSZ által a koreai háború idején (1950–1953) Észak-Korea ellen elrendelt blokád is, mivel a fronton harcoló kommunista erők utánpótlása nem tengeren, hanem a kínai és a szovjet határon keresztül vasúton érkezett.¹⁵ Az amerikaiak hasonló nehézségekkel szembesültek a vietnami háború idején is, ahol az Észak-Vietnam ellen elrendelt blokád vallott kudarcot. A „béketábor” országai ugyanis szárazföldön (Kínán) keresztül nyújthattak segítséget, a Dél-Vietnamba tartó utánpótlás pedig az úgynevezett Hi Shi Min ösvényen, elsősorban szárazföldi úton érkezett célba. A szocialista országok lobogói alatt hajózó kereskedelmi hajók emellett rendszeresen felkeresték Haipong kikötőjét, s ezt csak 1972-ben sikerült ellehe-

⁹ Cordesman, Anthony H. – Wagner, Abraham R.: *The Lessons of Modern War. Volume III: The Afgan and Falklands Conflicts*. San Francisco, 1991. 241–242.

¹⁰ Cordesman–Wagner: *The Lessons of Modern War*, III. 334.

¹¹ Cordesman–Wagner: *The Lessons of Modern War*, III. 259–260.

¹² Dupuy, Trevor N. (ed.): *International Military and Defense Encyclopedia. Volume 1. A–B*. Washington–New York, 1993. 385.

¹³ *International Military and Defense Encyclopedia*, 1. 381–383.

¹⁴ Polonyi Péter: *Kína története*. Budapest, 1994. 228–229.

¹⁵ Tucker, Spencer C. (ed.): *Encyclopedia of the Korean War. A Political, Social and Military History. Volume II*. Santa Barbara, 2000. 476–479.

tetleníteni, azzal, hogy az US Navy¹⁶ repülőgépei elaknásították a kikötő megközelítési útvonalait.¹⁷ Az amerikai haderő szinte reménytelen küzdelmet folytatott Dél-Vietnam parti vizein azért, hogy elvágja az északról érkező utánpótlást. Az 1965. augusztus elsejétől megindított és 1972-ig tartó *Market Time* hadművelet keretében legalább 700, kisebb-nagyobb amerikai és dél-vietnami egység ellenőrizte a térség hajóforgalmát. Ez elsőre nem is tűnik kevésnek, ám ekkoriban óvatos becslés szerint is legalább 50 000 dzsunka¹⁸ és szampan¹⁹ járt a dél-vietnami vizeket. Ráadásul ezek a nagyobb részben faépítésű és vitorla alatt közlekedő hajók lényegében „lopakodó technológiát” képviseltek, mert alig érzékelték őket a rádiólokátor.²⁰ Ezek ismeretében érthető, hogy a jelzett időszakban mindösszesen ötven fegyverszállító hajót sikerült elfogni.²¹

Számos esetet ismerünk, amikor a tengeri blokád döntő szerepet játszott az ellenfél bekekötésére kényszerítésében. Az első angol–holland háborúban (1652–1653) például – amely a világtörténelem első olyan államok közötti konfliktusa volt, amelyet kizárólag tengeren vívtak meg – az angolok blokádja döntötte el a háború kimenetelét. Az angol flotta 1653 folyamán több összecsapásban (február 18–20. Portland, június 2–3. Gabbard, július 31. Texel) legyőzte a blokádot feltörni igyekvő holland ellenfelét. A vereségek ellenére Hollandia még évekig képes lett volna folytatni a háborút, hiszen haditengerészetének nagy része még sértetlen volt, ám nemzetgazdasága szinte teljes mértékben a tengeri kereskedelemről függött. Küszöbön állt az ország gazdaságának összeomlása, ezért a holland parlament kénytelen volt az angol igényeknek megfelelő békeszerződést aláírni.²²

A nemzetközi jog szerint kétféle blokád létezik: a háború alatt, illetve a békeidőben alkalmazott blokád. Az előbbi jogilag megengedett, az utóbbi azonban agresszióknak számít, hiszen háborúhoz vezethet, ezért a nemzetközi jog tiltja alkalmazását. Az 1909. évi Londoni Nyilatkozat szerint:

„1. A blokádnak ténylegesnek kell lenni, ez azért szükséges, mert ha csak bejelentik, de a valóságban nem ellenőrzik, akkor ez csak a jóhiszeműeket sújtja, azok, akik megpróbálják ezt a ténylegesen nem ellenőrzött blokádát áttörni, jogosulatlan előnyhöz jutnak a kereskedelemben.

2. Előzetesen be kell jelenteni, hogy erről a semlegesek értesülhessenek.

3. Mindenkiel szemben egyenlően kell bánni.”²³

A tengeri blokád célja az, hogy megakadályozza az ellenség hadi és kereskedelmi hajózását, hogy személyi állományt, hadianyagot, hadiárut, bármilyen nyersanyagot vagy készterméket, sőt akár információt²⁴ juttasson célba a világtengeren keresztül. A blokádnak azt is meg kell akadályoznia, hogy a fentebb ismertetett szállítást valamely harmadik, általában semleges fél végezze el az ellenség számára. A semleges országok ugyanakkor minden esz-

¹⁶ Az Egyesült Államok Haditengerészete

¹⁷ *International Military and Defense Encyclopedia*, 4. M–O. 1760.

¹⁸ Hagyományos, faépítésű kelet-ázsiai hadi és kereskedelmi hajó.

¹⁹ A dzsunka kisebb változata, lényegében egy nagyobb csónak.

²⁰ *NAM. The Vietnam Experience 1965–1975*. New York, 1989. 136–139.

²¹ Tucker, Spencer C. (ed.): *Encyclopedia of the Vietnam War. A political, Social, and Military History. Volume One*. New York, 1998. 403–404.

²² Rodger, N. A. M.: *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649–1815*. London, 2006. 11–19.

²³ Nagy Károly: *Nemzetközi jog*. Budapest, 1999. 649.

²⁴ Az információ célba juttatásának megakadályozása elsősorban a 20. századot megelőző háborúkban kapott kiemelkedő jelentőséget.

közt megragadnak, hogy fenntartsák a számukra extraprofitot hozó hadiszállításokat. A vitorlás hadihajók korszakában például a Balti-tenger államai stratégiai fontosságú nyersanyagok – vitorlavászon, kóc, kátrány és árbocnak való fenyőfa – forrásai voltak. Az időszak brit–francia/spanyol háborúiban^{25, 26} döntő jelentőségű volt a hajógyárak nyersanyag-szükségletének biztosítása. A *Royal Navy*²⁷ abban a kényelmes helyzetben volt, hogy könnyedén elvághatta „ösellenségeit”, Franciaország és Spanyolország hadiflottáit a balti-tengeri utánpótlástól. Svédország, Oroszország és Dánia számára azonban ez a helyzet gazdaságilag nem volt elfogadható, ezért ezek az országok fenn hangoztatták: bárkivel jogukban áll kereskedni. Amíg a brit flotta fölénye megingathatatatlannak tűnt, addig az északi országok méltatlankodása megmaradt a diplomáciai jegyzékváltások szintjén, ám amint az amerikai függetlenségi háború alatt (miután Franciaország, Spanyolország és Hollandia is csatlakozott a szigetország elleni háborúhoz) megingott ez az uralom, lehetőség nyílt érdekeik hatékonyabb érvényesítésére. Oroszország vezetésével a Balti-tenger országai (Dánia és Svédország) Fegyveres Semlegesség Ligája néven létrehoztak egy szövetséget, hogy megvédjék kereskedelmi hajóikat. A kimondottan britellenes éllel létrehozott szövetség a *Royal Navy* stratégiai fontosságú nyersanyag-beszerzéseire (kátrány, árbocnak való fenyő, vászon) volt katasztrofális hatással, hiszen ezeket 90%-ban a Baltikumból vásárolta. Növelte a szigetország nehézségét, hogy – a nagyobb nyomaték kedvéért – az orosz balti flotta álmányából egy-egy (öt-öt sorhajóból és néhány kisebb hadihajóból álló) hajóraj vonult fel az Északi- és a Földközi-tengerre, illetve az észak-amerikai partok elé. A brit kormány azonban gyorsan reagált, s kihasználva, hogy Dánia és Svédország csatlakozása nem volt igazán önkéntes, ügyes politikával előbb egymás ellen fordította a szövetség tagjait, majd kiegyezett velük. (Oroszország kénytelen volt belátni, hogy nemcsak Nagy-Britannia szorul rá az orosz importra, hanem saját gazdaságának is elemi érdeke termékeinek értékesítése.) A Baltikum országai ez után lényegében semlegesek maradtak a háborúban, a brit kereskedelmi hajóknak tehát nem kellett védőkíséretet biztosítani.²⁸ Oroszország 1800-ban ismét életre hívta a Fegyveres Semlegesség Ligáját. Dánia hamar jelezte csatlakozási szándékát, mert 1800-tól a britek – hadi dugárut keresve – rendszeresen átkutatták kereskedelmi hajóikat, s 1801 márciusában lezárta a szorosokat a brit kereskedelmi hajók elől. A brit kormány gyorsan reagált: Sir Hyde Parker tengernagy vezetésével tekintélyes flottát küldött a Balti-tengerre. Az idős és tehetetlen Parker helyettesére bízta a feladat végrehajtását. 1801. április 2-án a Horatio Nelson altengernagy vezette brit flotta (12 sorhajó, 5 fregatt és 13 kisebb hadihajó) még azelőtt lecsapott Koppenhága védelmére (18 úszóüteg és hadihajó), mielőtt a Balti-tengerbe belefagyott orosz vagy a vonakodó svéd szövetséges segítséget nyújthatott volna.²⁹ Miután Dániát kiléptette a koalícióból, az immár parancsnokká előlépett Nelson elindult a Revalnál horgonyzó orosz flotta ellen. Ott értesült arról, hogy I. Pál cárt meggyilkolták, és fia, I. Sándor már nem kívánja fenntartani a Ligát.³⁰

²⁵ (1689–1697 a nagy szövetség háborúja, 1702–1713 spanyol örökösödési háború, 1739–1748 háború Jenkins kapitány füléért, illetve osztrák örökösödési háború, 1754–1763 indián háborús és hétéves háború, 1778–1783 amerikai függetlenségi háború, 1793–1802 francia forradalmi háborúk és 1803–1815 napóleoni háborúk)

²⁶ Rodger: *The Command of the Ocean*, 589–604.

²⁷ Brit Királyi Haditengerészet

²⁸ Rodger: *The Command of the Ocean*, 347–348.

²⁹ James: *Naval history of Great Britain 1793–1827*, III. 62–81.

³⁰ Rodger: *The Command of the Ocean*, 468–471.

A semleges kereskedelmi hajózás elleni agresszív fellépésre a közelmúltban is találunk példát. Az 1980 és 1988 között zajló irak–iráni háborúban például a konfliktust kirobbantó Irak lényegében saját magát vonta blokádnak alá, hiszen a legfontosabb hadszíntérré váló Shat el Arab delta volt az ország egyetlen tengeri kijárata. Irán ugyanakkor közel 2500 kilométeres tengerpartjának köszönhetően továbbra is fenn tudta tartani tengeri (kőolaj-) kereskedelmét. Mivel Irak ezt mindenáron meg akarta akadályozni – a kőolajexport bevételeit Irán értelemszerűen katonai célokra fordította –, légierije már 1981 tavaszától rendszeresen támadta az iráni felségvizeken hajózó tankhajókat. A nemzetközi politikában – iszlám fundamentalista vezetése miatt – páriának számító perzsa állam sokáig önmérsékletet tanúsított, ám 1984 tavaszától az iráni erők is támadásokat intéztek az Irakot támogató öbölmenti arab államok felségvizein áthaladó tartályhajók ellen.³¹ A helyzet odáig fajult, hogy 1987-től a Szovjetunió több tartályhajóját bérbe adta Kuvaitnak, hogy így biztosítsa az apró sejktség kőolajexportját, az USA pedig 1987. március 7-én a „saját lobogója alá fogadta” a kuvaiti tartályhajókat.³² Ezek a hajók – konvojba szervezve, az *US Navy* egységeinek kíséretében – megkezdtek az iraki olaj szállítását is. Egy-egy konvoj 2–4 tankhajóból és általában azonos számú hadihajóból állt, amelyek egymástól közel két kilométeres távolságot tartva sorban haladtak.³³

A blokádnak területi és időbeli kiterjedése között óriási eltérések voltak a történelem folyamán. Az ókori blokádnak általában kis területre és rövid időre terjedtek ki. I. e. 425-ben például Szpaktéria szigeténél az addig verhetetlennek tartott spártai hadsereg kudarcához vezetett, hogy az athéni flotta blokádnak alá vette, majd jelentős haderőt partra téve fegyverletételre készítette a helyőrséget.³⁴ Stratégiaileg sokkal nagyobb hatású volt az az eset, amikor i. e. 413-ban Syrakusainál az egyesült syrakusai és korinthuszi flotta pár hónapos – területileg csupán egy tengeröböl lezárására kiterjedő – blokádját vetett véget a városállam elleni athéni támadásnak, s egyben felmorzsolta Athén szárazföldi és tengeri haderejének jelentős részét is.³⁵ Az újkorban a blokádnak már hosszú évekre és hatalmas területekre is kiterjedhetett: a Napóleon ellen vívott háborúban (1803 és 1814 között) például a *Royal Navy* lényegében Európa egész partvidékét ellenőrzése alá vonta.³⁶

A blokádnak fenntartása

A tengeri blokádnak megvalósítása a katonai repülés 20. század eleji megjelenéséig kizárólagosan, ám azt követően is elsősorban a haditengerészet feladata volt, miként az a mai napig is. A tenger felszínének – a 20. századtól kezdve a víz mélyének és a fölötte lévő légtérnek – az ellenőrzése egyike a legbonyolultabb feladatoknak. A tengerre nem lehet várakat, erődöket építeni vagy lövészárkokokat ásni. A vízfelszín nem lehet úgy birtokba venni, mint a szárazföldet. A világóceán több mint 361,1 millió km²-es felszíne önmagában közel két és fél-

³¹ Cordesman, Anthony H. – Wagner, Abraham R.: *The Lessons of Modern War*, II. 170–174., 191–194.

³² Ez lényegében azt jelentette, hogy ettől fogva a kuvaiti hajók elleni iráni támadás automatikusan a Szovjetunió, illetve az USA elleni ellenséges lépésnek minősült. Cordesman – Wagner: *The Lessons of Modern War*, II. 290–302.

³³ *International Military and Defense Encyclopedia*, 2. 648–649.

³⁴ Warry, John: *A klasszikus világ hadművészete*. Budapest, é. n. 49., 53.

³⁵ Regan, Geoffrey: *Döntő csaták*. Budapest, 1993. 14–18.

³⁶ Hill, J. R. (ed.): *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*. Oxford–New York, 2002. 114–119.

szer haladja meg a szárazföldek 149,2 millió km²-es kiterjedését,³⁷ ekkora térséget pedig még a mai modern eszközökkel sem lehet állandó és teljes körű ellenőrzés alatt tartani. A rádiólokátor elterjedése – 20. század közepe – előtt lényegében az emberi látótávolság határozta meg az egyes hadihajók vagy flottakötelékek által ellenőrizhető területek nagyságát. Az emberi szem hatékonyságát azonban nagymértékben befolyásolják a környezeti körülmények, hiszen éjszaka, ködben vagy heves viharok idején a látótávolság lényegében nulla csökkenhet. Még a második világháborúban – a korábbi háborúkról nem is beszélve – is fennállt annak a lehetősége, hogy a blokádnak alá vont állam hadi és kereskedelmi hajói³⁸ „feltörjék a zárat”, azaz kijátszva a járőröző hadihajók (és repülőgépek) figyelmét elérjék a nyílt tengert. A blokádnak lényege tehát elsősorban nem a tenger felszínének, hanem az ellenség tevékenységének ellenőrzése.³⁹

A blokádot nem elég kihirdetni, fenn is kell tartani, amihez megnyugtató és az ellenség által is elismert erőfölényre van szükség. Tartós blokádnak fenntartására csak akkor van esély, ha az azt deklaráló állam haditengerészete jelentős minőségi és/vagy mennyiségi erőfölényben van ellenfelével szemben, azt mindvégig megtartja, vagy még növelni is tudja. Kiváló példa erre az első világháború alatti brit blokádnak Németország ellen. Közvetlenül a háború kitörését megelőzően a *Royal Navy* (20 csatahajó és 9 csatacirkáló) meggyőző erőfölényben volt a német haditengerészettel (13 csatahajó és 4 csatacirkáló) szemben. Németország a háború kezdetétől kétfrontos (francia és orosz hadszíntér) háborúra kényszerült, sőt 1917-re további térségekbe (balkáni, olasz és közel-keleti) kellett erőket vezényelnie. Ebben a stratégiai helyzetben leállt a német flotta nehéz egységeinek gyártása. Az első világháború alatt Németország mindösszesen öt csatahajót és három csatacirkálót, Nagy-Britannia ellenben 15 csatahajót és három csatacirkálót állított szolgálatba.⁴⁰ A brit hadihajók építés minden mérvadó kategóriában lépést tudott tartani a veszteségekkel. 1914. augusztus 4-én a *Royal Navy* 20 csatahajóval, 9 csatacirkálóval, 108 cirkálóval és 216 torpedórombolóval kezdte a háborút, 1918 novemberére azonban – a háborús veszteségek, illetve az elavuló egységek kivonása ellenére – már 33 csatahajóval, 9 csatacirkálóval, 109 cirkálóval és 433 torpedórombolóval rendelkezett.⁴¹ A már kezdetben meglévő brit erőfölény tehát mindvégig növekedett a háború alatt, azaz a német hadiflotta esélye a blokádnak feltörésére évről évre csökkent. Az 1916. május 31. és június 1. között vívott jütlandi (sкагerrakki) csata a német flotta egyetlen valódi, kétségbeesett kísérlete volt a blokádnak feltörésére. Noha a csatában a németek jóval nagyobb veszteséget okoztak, mint amekkorát elszenvettek (brit oldalon 3-3 csatacirkáló és páncélos cirkáló, valamint 8 romboló, míg német részről 1-1 csatacirkáló és sorhajó, illetve 4 könnyűcirkáló és 5 romboló semmisült meg), a blokádot nem sikerült feltörniük, s az is csak a szerencsén múlt, hogy a német flotta nem szenvedett súlyosabb veszteségeket.⁴² A britek mennyiségi fölénye lényegében nem csökkent, a csatát követően kijavították azokat a hibákat, amelyek a legsúlyosabb veszteségeket okozták, azaz jelentősen csökkent a németek minőségi fölénye is. Az USA 1917. áprilisi hadba lépését követően ráadásul egy amerikai csatahajókból álló kötelék is csatlakozott

³⁷ *Cartographia Világatlasz*. Budapest, 2002. 273.

³⁸ A blokádon kiszökő gyorsjáratú kereskedelmi hajókat a tengerészeti szaknyelv blokádtörő hajónak nevezi.

³⁹ *International Military and Defense Encyclopedia*, 1. 381.

⁴⁰ Wilmott; H. P.: *Battle Ship*. London, 2002. 276–280., 290–299.

⁴¹ Wilmott: *Battle Ship*, 99.

⁴² *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, 304–307.

a *Royal Navy* főerőéhez,⁴³ a németek esélye így lényegében nullára csökkent a blokád fel-törésére.

A blokád azonban nem csak annak a hadviselő félnek korlátozza a mozgását, aki ellen életbe léptették, lényegében „röghöz köti” az azt fenntartó haditengerészetet is. Erre ismét az első világháború szolgáltat jó példát, ahol a blokád alá vont német és az azt fenntartó brit erő sem hagyhatta el kikötőit. A németeket a brit túlerő tartotta vissza a kikutástól, ám a britek sem csoportosíthattak át jelentős erőket a hazai vizekről más hadszínterekre, mert akkor azt kockáztatták volna, hogy elvesz az a biztos erőfölény, amely visszatartja az ellenséget a támadástól. Ezt a róka fogta csuka, csuka fogta róka helyzetet nevezi az angolszász terminológia „*fleet in beeing*”-nek, azaz létező flottának. Az elnevezés eredetét a 17. század végére tehetjük. 1690-ben az Arthur Herbert⁴⁴ vezette angol flotta folyamatos manőverezéssel tartotta fel a túlerőben lévő francia flottát, így akadályozva meg az Anglia elleni inváziót. Herbert az őt gyávasággal vádolókkal szemben kifejtette a „*fleet in beeing*” elvét. A kikötőben álló vagy a tengeren elkerülő manővereket folytató gyengébb flotta leköti az ellenfél erőit, ezzel más feladatokról vonja el őket, míg ha csatát vállal, akkor veszíteni fog, és az ellenség szabadon mozoghat a tengereken.⁴⁵ Ragyogó példa erre az elvre a német haditengerészet büszkeségének, a *Tirpitz*nek a második világháborúban játszott esete. A korszak legjobb európai csatahajójának tartott *Tirpitz* – egy-két kivételes esettől eltekintve – szinte el sem hagyta a menedékkül szolgáló norvég partvidék fjordjait.⁴⁶ A britek azonban nem feledték a *Tirpitz* testvérhajójának, a *Bismarck*nak az esetét: 1941 májusában az Atlanti-óceánra kitörő német kolosszus megsemmisítette a *Royal Navy* büszkeségének tartott *HMS*⁴⁷ *Hood* csatacirkálót, és megrongálta a *HMS Prince of Wales* csatahajót is. A briteknek ugyan sikerült megsemmisíteni a német hajót, ám ehhez 5 csatahajót, 2 csatacirkálót, 2 repülőgép-hordozót, 14 cirkálót és 21 rombolót kellett bevetniük.⁴⁸ Okulva a *Bismarck* esetéből, a *Tirpitz* ellen mindig komoly erőket – legalább két csatahajót és egy repülőgép-hordozót, a szükséges kísérő egységekkel együtt – állomásoztattak a hazai vizeken, hogy egy atlanti-óceáni bevetés esetén meg tudják semmisíteni a német csatahajót. A *Tirpitz* jelentette fenyegetés miatt nem kapott megfelelő légi fedezetet az 1941 decemberére a Távol-Keletre vezényelt *HMS Prince of Wales* csatahajó és a *HMS Repulse* csatacirkáló, hiszen Nagy-Britannia egyetlen még bevezethető állapotban lévő repülőgép-hordozójának a *Tirpitz*re kellett vigyáznia. A két nagy brit hadihajó így 1941. december 10-én a japán légierő könnyű prédájává vált.⁴⁹

A sikeres blokád elsődleges feltétele a tengeri uralom kivívása. Mit is értünk tengeri uralmon? Ha a háború klasszikus clausewitzi⁵⁰ definícióját vesszük alapul – mely szerint: „a háború tehát erőszak alkalmazása, hogy ellenfelünket saját akaratom teljesítésére kény-

⁴³ *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, 316.

⁴⁴ First Earl of Torrington (1648–1716) angol tengerésztiszt, politikus, 1689 és 1690 között az Admirális első lordja (haditengerészeti miniszter). Keegan, John – Wheatcroft, Andrew: *Who's Who in Military History*. New York, 1976. 320.

⁴⁵ *International Military and Defense Encyclopedia*, 2. 953.

⁴⁶ Bekker, Cajus: *The German Navy 1939–1945*. London, 1997. 126–131.

⁴⁷ Az uralkodó nemétől függően His Majesty's Ship vagy Her Majesty's Ship; Őfelsége (hadi-)hajója

⁴⁸ A brit egységeket Kennedy, Ludovic: *Óriások csatája. A Bismarck csatahajó üldözésének és elsüllyesztésének története*. (Budapest, 1983.) munkája alapján vettem számba.

⁴⁹ Ireland, Bernard: *Jane's Battleships of the 20th Century*. New York–London, 1996. 121.

⁵⁰ Carl Philipp Gottfried von Clausewitz (1780–1831) porosz katonatiszt és hadtudós. Keegan–Wheatcroft: *Who's is Who in Military History*, 73–74.

szerítsük”⁵¹ –, akkor kijelenthetjük, hogy a háború célja az ellenfél akaratának megtörése. A katonai és a haditengerészeti stratégia célja tehát az ellenség akaratának megtörése. E logikát követve a tengeri uralom az az állapot, amikor egy ország vagy országok szövetsége a világtengeren vagy annak számára stratégiaiilag fontos részén képes akaratát ellenfelével vagy ellenfeleivel szemben érvényesíteni. Ezt a némileg kacifántos megközelítést az amerikai Alfred Thayer Mahan⁵² sokkal közérthetőbben fogalmazta meg: A tengeri uralom az az állapot, amikor egy állam [*haditengerészeti célra egyaránt*] szabadon használja a világtengert, ugyanakkor lehetetlenné teszi annak használatát ellenségei számára.⁵³ A tengeri uralom kevésbé egyértelmű állapota a tengeri fölény, amikor az egyik állam haditengerészete és az azt támogató erők olyan túlsúlyban vannak az általuk kiválasztott időben és helyen, hogy az ellenfélnek – az adott térségben és az adott időben állomásozó erőivel – nincs esélye érdemi ellentétekenységet folytatni. A tengeri uralomhoz képest tehát a tengeri fölény mind időben, mind pedig térben korlátozott.⁵⁴

A tengeri uralom – amely ritkán abszolút, általában viszonylagos – lényegében azt a képességet jelenti, hogy egy állam a számára stratégiai fontosságú térségekben hosszú távon is meghatározó, a potenciális ellenség flottáját elpusztítani, de legalább is elrettenteni képes haditengerészeti erőt képes állomásoztatni. A tengeri uralom kivívásának egyik célja a tengeri közlekedési útvonalak biztosítása, amit a legegyszerűbben a tengeri kereskedelem szűk keresztmetszetei, azaz a tengerszorosok vagy csatornák birtokbavételével vagy a hozzájuk vezető útvonalak ellenőrzésével lehet megoldani. A szűk keresztmetszeteknél könnyen ellenőrizhető, keskeny vízsávra szorul a hajóforgalom, ezért szinte minden történelmi korban fontos volt a birtoklásuk. A tengeri kereskedelem egyik jellemzője az, hogy igen jelentős része a partmenti térségekben, illetve tengereken bonyolódik. A Földközi-, a Fekete- vagy a Balti-tenger ösidők óta kiemelkedő jelentőségű vízi útvonalak, amelyeken jelentős kereskedelem bonyolódott, bonyolódik. A három tenger közös jellemzője még az, hogy mindegyiküknek rendkívül keskeny a természetes „bejárata”. A Gibraltári-szoros, a Boszporusz és a Dardanellák, illetve Skagerrak és a Kattegatt fontosságát mi sem jelzi jobban, mint az a rengeteg tengeri összecsapás, amelyet a történelem folyamán a közelükben vívtak. Az olyan mesterséges vízi útvonalak, mint a Szezei- vagy a Panama-csatorna még ma is hetekkel, átadásuk idején pedig hónapokkal rövidítették le az Európa és Ázsia, illetve Ausztrália, valamint az amerikai kontinens két partvidéke közötti hajózási időt.

A tengeri kereskedelem szűk keresztmetszeteinek ellenőrzése úgy a legkönnyebb, ha ellenőrzésünk alá vonjuk mind a két partvidéket. A Skagerrak és Kattegatt Dánia, a Boszporusz és a Dardanellák pedig az Oszmán Birodalom, később Törökország „belvizének” számított, számít ma is. A Gibraltári-szoros két partját azonban utoljára a Római Birodalom tudta évszázadokon keresztül kizárólagos ellenőrzése alá vonni. Spanyolország sokáig próbálkozott a mór kalózállamok ellenében, hogy a déli partvidéket is megszerezze, ám döntő sikert nem ért el. A spanyol örökösödési háborúban (1702–1713) döntő változás történt a térség stratégiai erőviszonyaiban. 1704. július 24-én az egyesült angol–holland flotta tengerészgyalogosai bevették a stratégiai fontosságú helyen fekvő, ám meglehetősen leromlott

⁵¹ Clausewitz, Carl von: *A háborúról. I. kötet*. Budapest, 1961. 38.

⁵² 1840–1914, amerikai tengerésztiszt és haditengerészeti teoretikus. Keegan–Wheatcroft: *Who's is Who in Military History*, 205.

⁵³ Mahan, Alfred Thayer: *The Influence of Seapower Upon History 1660–1783*. Boston, 1890. 25–28.; *International Military and Defense Encyclopedia*, 4. 1597.

⁵⁴ Mahan: *The Influence of Seapower Upon History 1660–1783*, 26.

állapotú és csak párszáz katona által védett Gibraltár erődjét.⁵⁵ A spanyol örökösödési háborút lezáró utrechti békeszerződés Gibraltárt Nagy-Britanniának ítélte, s a szigetország a mai napig birtokában tartja a „sziklát”. Gibraltár birtoklása azért volt fontos a britek számára, mert így ellenőrzésük alatt tarthatták a szoros hajóforgalmát. Háború esetén a gibraltári kikötőből operáló hadihajók könnyedén elfoghatták az áthaladó ellenséges kereskedelmi hajókat, és csatára kényszeríthették az ellenség hadihajóit. A vitorláshajók korszakának háborúiban Gibraltár birtokában a britek megakadályozhatták, hogy a francia és a spanyol haditengerészet atlanti és földközi-tengeri erői csatlakozhassanak egymáshoz. A kikötő a későbbi háborúkban is pótolhatatlannak bizonyult, a második világháborúban például az olasz haditengerészet számára tette lehetetlenné az Atlanti-óceánra történő kijutást.⁵⁶ Ha csak a 20. század európai konfliktusait tekintjük végig, akkor is számos tengerszorosokhoz köthető blokád sorolhatunk fel. Az 1912–1913-ban zajló első balkán háborúban például a görög haditengerészet szorította be a Dardanellák mögé a török flottát.⁵⁷ De ilyen tengerszorosokhoz köthető blokád volt az is, amikor az első világháború alatt Németország és szövetségese, Törökország lezárták a Balti-tenger és a Fekete-tenger bejárait Oroszország és szövetségesei előtt. Az többé-kevésbé közismert szakmai körökben, hogy a brit blokád vagy a német korlátlan tengeralattjáró háború milyen súlyos károkat okozott a másik fél gazdaságában, ám az már kevésbé, hogy a német–török blokád egyenesen katasztrofális hatással volt az orosz hadipotenciálra. Igaz ugyan, hogy a központi hatalmak fennhatósága nem terjedt ki Oroszország jeges-tengeri és csendes-óceáni partvidékére, ám a két partvidék katasztrofálisan elégtelen infrastrukturális ellátottsága miatt – kevés kikötő, elégtelen vasúti szállítóképesség – a blokád hatása így is végzetes volt.⁵⁸ Németország a második világháború folyamán is blokád alá vonta a szovjetunió balti- és fekete-tengeri partvidékét, ám ez akkor már nem járt olyan súlyos hatásokkal, mint az előző világháborúban, mert a Jeges-tengeren, a Távol-Keleten és Iránon keresztül érkező brit és különösen amerikai szállítmányok, illetve az ezekhez kapcsolódó sokkal nagyobb kapacitású vasúthálózat már képes volt kiváltani a zár alá vett kikötőket.⁵⁹

A blokád végrehajtására koronként mások és mások voltak az adottságok, amelyeket leginkább az alkalmazott technika korlátai határoztak meg. Az ókori gályák például nem voltak alkalmasak arra, hogy hosszabb időt töltsenek a tengeren, mert maximum csak egy-két napnyi élelmiszer- és vízkészletet hordozhattak. Ezek a hajók alacsony szabadoldal magasságuk miatt már közepes szélerősség esetén is komoly veszélyben voltak.⁶⁰ Egészen más volt a helyzet a vitorlás hadihajók fejlődésének csúcspontját képező sorhajókkal. A 18–19. század fordulójának hadihajói hosszú hónapokat tölthettek a nyílt tengeren. A *Royal Navy* ekkorra megoldotta a vízen lévő kötelékek utánpótlásának kérdéseit, bár egyébként maguk a hajók is több havi ellátmányt tárolhattak raktereikben.⁶¹ A hajók víz alatti részének rézlemezekkel történő burkolása, amelyet a *Royal Navy* az amerikai függetlenségi háború

⁵⁵ Rodger: *The Command of the Ocean*, 169.

⁵⁶ Dannreuther, Raymond: *Somerville's Force H: The Royal Navy's Gibraltar-based Fleet, June 1940 to March 1942*. London, 2005. 4–5.

⁵⁷ Bak József–Csonkaréti Károly–Lévay Gábor–Sárhidai Gyula: *Hadihajók. Típuskönyv*. Budapest, 1984. 272.

⁵⁸ Galántai József: *Az első világháború*. Budapest, 1988. 245–246.

⁵⁹ Heller, Mihail–Nyekrics, Alexandr: *Orosz történelem II. kötet. A Szovjetunió története*. Budapest, 1996. 337–338.

⁶⁰ Warry: *A klasszikus világ hadművészete*, 30–31.

⁶¹ Keegan, John: *A tengeri hadviselés története*. Budapest, 1998. 52.

alatt alkalmazott először, megakadályozta, hogy a kagylók és tengeri férgek károsítsák a hajófeneket, ami jócskán kitolta azt az időt, amelyet a tengeren tölthettek.⁶² Az 1793 és 1815 közötti korszakban így lényegében csak a legénység teherbíró képessége határozta meg a sorhajók bevetési idejének korlátait. Egészen más volt a helyzet a gőzhajók elterjedését követően. A szén vételezése bonyolult és megerőltető feladat volt, ami időről időre kikötőbe kényszerítette a blokádoló hajóraj egységeit. A technika fejlődésével ugyan sokat javult a gőzgépek hatékonysága, ám a hajók méretnövekedésével egyenes arányban nőtt a berakodásra váró szén mennyisége is.⁶³ A megoldást az olajtüzelés alkalmazása jelentette, amely tüzelőanyag – szemben a szénnel – alkalmas arra, hogy a nyílt tengeren is átrakodják az egyik hajóból a másikba. A tengeren végrehajtott üzemanyag utánpótlás ma is alkalmazott módszereit a második világháború folyamán az amerikai haditengerészet fejlesztette tökélyre a csendes-óceáni hadszíntéren,⁶⁴ de alkalmazása nélkül sokkal nehezebb lett volna a német haditengerészet tengeralattjáró fegyvernemének legyőzése is.⁶⁵

A technológiai fejlettség meghatározta a blokád végrehajtásának módját is. Kezdetben a közeli blokádot alkalmazták a hadviselő felek, amikor a parttól, az ellenséges kikötőktől látótávolságban hajózó hajórajok tartották fenn a zárat. A legszebb példákat a közeli blokádra a hét éves háborúban (1756–1763), valamint a forradalmi és a napóleoni háborúk (1793–1814) alatt találjuk, amikor a brit flotta szorította ki a tengerekről az ellenfeleit. A stratégia lényege egyszerű: a világtenger végtelenül hatalmas, ott tehát – legalább is a korabeli viszonyok között – lehetetlen feladat volt megtalálni az ellenséges kötelékeket vagy egyes hadihajókat. A kiindulási és az érkezési pontok száma ugyanakkor véges volt, hiszen Franciaországnak csak kevés jól felszerelt és a tenger felől megfelelően védhető hadikikötő állt a rendelkezésére. A kor legnagyobb hadihajói, a sorhajók építésére, karbantartására és kiszolgálására is alkalmas kikötőkből mindössze hármat kellett a brit flottának ellenőriznie: a Földközi-tengeren Toulont, az Atlanti-óceán partján pedig Brestet és Rochefort-t. Spanyolország hadba lépése esetén ezen kikötők száma további kettővel egészült ki (El Ferrol és Cádiz). Ezek közvetlen megfigyelésével és szoros – lehetőleg túlerejű flottákkal végzett – blokád alá vételével lényegében csak egy korlátozott kiterjedésű területet kellett ahhoz ellenőrizni, hogy az ellenséges hadiflották főerőit távol tartsák a világóceán végtelen vízfelületétől. A korabeli brit flotta ráadásul ezt a feladatot már képes volt egész évben – a viharos téli hónapokban is – ellátni. A hét éves háborúban a sikeresen alkalmazott blokádnak köszönhetően szereztek meg a britek Kanadát és Indiát, sőt egy rövid időre még Kubát és a Fülöp-szigeteket is.⁶⁶ A francia forradalmi és a napóleoni háborúk idején pedig egyebek mellett Guyana, Fokföld, Ceylon és Áden megszerzése növelte tovább a brit birodalom területét. Azaz a sikeres blokádnak köszönhetően a britek olyan stratégiai mozgásszabadságra tettek szert a Föld távoli térségeiben, amelyet könnyen területi hódításokra válthattak.⁶⁷

A közeli blokádnak a technológiai fejlődés vetett véget. Az olyan – viszonylag olcsó, ám nagy pusztító erejű – fegyverek elterjedése, mint a víziaknák, torpedók vagy a torpedónaszádok, illetve búvárnaszádok (tengeralattjárók) tömeges elterjedése ugyanis rendkívül

⁶² *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, 131–133.

⁶³ Spector, Roland H.: *Háború a tengereken. Tengerészek és tengeri csaták a 20. században*. Budapest, 2002. 54–55.

⁶⁴ 1944-re például már külön fagyaltoshajója is volt a flottát kísérő ellátó hajórajnak.

⁶⁵ *International Military and Defense Encyclopedia*, 1. 382.

⁶⁶ *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, 96–102.

⁶⁷ Rodger: *The Command of the Ocean*, 572–574.

kockázatosá tette az ellenséges partvidék közeli blokádját. A technológia fejlődése ugyanakkor nem csak a blokádnál volt segítség, a repülőgép és rádiólokátor (radar) megjelenése például nagyban megkönnyítette a blokádnak hatékony fenntartását. A tengeri hatalmak a 20. század elején tértek át a távoli blokádnak végrehajtására, amely mindkét oldal számára nagyobb mozgásszabadságot tett lehetővé. A blokádnak fenntartása ugyan megnehezült, hiszen több hajó és nagyobb tér ellenőrzésével járt, ám ezt bőségesen ellensúlyozta a saját kikötők közelsége nyújtotta nagyobb biztonság. A történelem folyamán először a japán haditengerészet alkalmazta a távoli blokádot az 1904–1905-ös orosz–japán háborúban, Port Arthur, illetve Vlagyivosztok kikötői ellen.⁶⁸ Sokkal jobb példát találunk ugyanakkor az első világháborúban, amikor Nagy-Britannia élt ezzel a módszerrel Németország ellen. A háborút megelőzően Alfred Peter Friedrich von Tirpitz⁶⁹ nagyadmirális úgy képzelte, hogy a brit flotta, mint ahogyan azt évszázadokon át a többi ellenségével is tette, biztosan közeli (szoros) blokádnál veszi majd a német partokat. A blokádot fenntartó brit hajórajokat a német merülő naszádok (U-Boot⁷⁰), torpedóvető gyorsnaszádok és aknamezők folyamatosan tizedelni fogják. Ez a felmorzsolás mindaddig folytatódni fog, amíg a két flotta közötti erőviszonyok nagyjából ki nem egyenlítődnek. A német flotta ekkor csatát vállal a brittel, amelyet akár el is veszíthet, mert a lényeg az, hogy akkora veszteséget okozzon, hogy a brit flotta elsőse biztosan elveszen. Tirpitz elmélete szerint ekkor ugyanis a többi tengeri hatalom – amerikaiak, japánok, franciák, olaszok és oroszok – is szembefordul a britekkel, és területeket szakítanak ki a birodalomból. Tirpitz véleménye szerint ennek a kockázatnak az ismeretében a britek – ha a német felmorzsolás meggyengíti a flottájukat – nem is biztos, hogy csatát vállalnak, inkább békét kötnek majd. A német tengernagy elképzelései azonban alapjában hibásnak bizonyultak, mert Tirpitz nagy ellenfele, Sir John Arbuthnot Fisher⁷¹ flotta tengernagy először is elegendő túlerőt koncentrált a hazai vizekre, hogy ellensúlyozza a robbanásszerűen növekvő német haditengerészetet. Fisher tisztában volt az-
zal, hogy Nagy-Britannia minden erejét Németország ellen kell koncentrálni, azt viszont csak akkor lehetett megtenni, ha egyes régiókat, ahol addig a brit flotta hagyományosan nagy erővel jelent meg, feladott. A szükséges átcsoportosításokat úgy lehetett a birodalom érdekeinek sérelme nélkül végrehajtani, hogy megfelelő szövetségek kötésével, baráti hadiflottákkal kellett biztosítani a feladott területeket. Az első ilyen szövetséget 1902-ben Japánnal kötötték, amely a Csendes-óceánon tehermentesítette a *Royal Navy*-t. Az 1904-ben Franciaországgal kötött szerződés pedig a Földközi-tenger védelmét oldotta meg. A brit flotta főerőit így gond nélkül összpontosíthatták az Északi-tengerre (ez volt az úgynevezett nagy flotta – *Grand Fleet*), a németek ellen. Fisher emellett egyszerű módszerrel hatástalannította Tirpitz kifárasztó stratégiáját. A közeli blokádnak helyett áttért a távolira. Kihasználva azt, hogy a Brit-szigetek lényegében természetes gátként zárták el a német flotta kitorési útját, az Északi-tenger kijárait – a csatornát és az Észak-Skócia–Dél-Norvégia közötti részt – zárta le. A német felmorzsolási taktika semlegesítése mellett a távoli blokádnak egy másik előnnyel is járt, egy esetleges német kitorési kísérletet követően a csatában megsérült

⁶⁸ *International Military and Defense Encyclopedia*, 1. 384.

⁶⁹ (1849–1930) 1897 és 1916 között a Német Császárság tengerészeti minisztere. Keegan–Wheatcroft: *Who's Who in Military History*, 318–319.

⁷⁰ *Unterseeboot*; szó szerint víz alatti naszádnak

⁷¹ (1841–1920) 1904 és 1910, illetve 1914 és 1915 között az Admirális első tengeri lordja (a brit haditengerészet vezérkari főnöke). Keegan–Wheatcroft: *Who's Who in Military History*, 119.

brit hajóknak jóval rövidebb utat kellett volna megtennie a biztonságos kikötőig, mint a németeknek.⁷²

Blokád alatt

Mit tehetett az a hadviselő fél, amelyet blokád alá vontak? A legkézenfekvőbb megoldás a blokád feltörése, ám ez az esetek nagy részében az azt fenntartó fél erőfölénye miatt nem volt lehetséges. Érdekes kísérletre került sor az amerikai polgárháborúban (1861–1865) az északi flotta által fenntartott blokád áttörésére. A déli haditengerészetnek sem az anyagi fedezete, sem az ipari kapacitása nem volt meg ahhoz, hogy nagyobb haditengerészetet építsen fel, mint az északiak. Az elsősorban mezőgazdaságból (leginkább gyapottermelésből) élő Dél számára kulcsfontosságú volt, hogy fenntartsa kereskedelmi kapcsolatait Európával, azon belül is Nagy-Britanniával, ahonnan a háború megvívásához szükséges fegyvereket, lőszert és egyéb iparcikkeket beszerezhetette. Az Unió stratégiai gyorsan rádöbbenek arra, hogy minél előbb el tudják szigetelni a Konföderációt, annál hamarabb megnyerhetik a háborút. A Wilfried Scott tábornok nevéhez fűződő „Anakonda” terv lényegében egy összehangolt tengeri és szárazföldi blokáddal kombinált felmorzsoló háborúval kívánta legyőzni a lázadó államokat.⁷³ Az összecsapás kezdetén bejelentett blokád egészen addig írott malaszt maradt, amíg az északiak, ágyúaszádok tömegét rendszerbe nem állítva, valóban el nem vágta a Konföderációt a tengeri utánpótlásától. A hajóforgalmat teljesen nem sikerült megakadályozni, ám a gyorsjáratú blokádtörő hajók számára egyre nagyobb kockázattal járt a zár áttörése, s az 1861-es hajóforgalom már 1862-re töredékére csökkent. A gyapjúexport 1864-re az 1861-es érték 10%-ára csökkent. Az északi hajók összesen több mint 300 blokádtörő kereskedelmi hajót fogtak el a háború folyamán.⁷⁴ Az adott körülmények között a déliek számára létfontosságúvá vált a blokád szétzúzása, amelyet egy „szuperhajó”, egy valószínű csodafegyver bevetésével akartak megoldani. A Konföderáció a majdnem sértetlenül zsákmányul ejtett 40 ágyús *USS⁷⁵ Merrimack* gőzhajtású fregatt páncélos hajójá történő átalakítása mellett döntött. Amikor az északiak hírszerzésüknek köszönhetően hírt vettek az időközben *CSS⁷⁶ Virginiára* keresztelt déli „szuperhajó” építésének, azonnal hozzáláttak egy forradalmian újszerű konstrukciójú hadihajó építéséhez. A *USS Monitor* (mely név aztán az ilyen típusú hajók általános besorolása lett) teljesen fémépítésű, kis szabad oldalmagasságú hajó volt, amelynek két nehézágyúját egy 360 fokban forgatható páncéltoronyban helyezték el.⁷⁷ A *CSS Virginia* első bevetésén, a Hampton Roads-nál súlyos csapást mért az északiak faépítésű blokádoló hajórajára, a kötelék öt hajója közül egyet elsüllyesztett, egy másikat 1862. március 8-án roncsra lőtt, a többit pedig elűzte. A *Monitor* a csata estéjén futott be, így a két hajó párbajára csak másnap került sor. Az órákon át tartó küzdelem döntetlennel ért véget, egyik hajó sem tudott súlyos kárt tenni a másikban. Az összecsapás azonban a Dél vereségét jelentette, hiszen fennmaradt a hadigazdaságát szépen lassan felőrlő blokád. Az északiak lázas hajóépítési programja pedig hamarosan sem-

⁷² Galántai: *Az első világháború*, 29–31., 184–188.

⁷³ Weigley, Russel F.: *American Strategy from Its Beginnings through the First World War*. In: Paret, Peter (ed.): *The Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*. Princeton, 1986. 426–436.

⁷⁴ *International Military and Defense Encyclopedia Volume*, 1. 383–384.

⁷⁵ *United States Ship*; az Egyesült Államok (hadi-)hajója

⁷⁶ *Confederate States Ship*; a Konföderáció (hadi-)hajója.

⁷⁷ Bak–Csonkaréti–Lévay–Sárhidai: *Hadihajók*, 204–205.

mivé tette azt a lépésnyi előnyt, amellyel a páncélos hajók építése terén a déliek rendelkeztek.⁷⁸

Mi tehet egy blokád alá vont állam vagy államok koalíciója akkor, ha tisztaban van azal, hogy nem vitathatja el a tengeri uralmat az ellenféltől? Az első hatékony választ a franciák adták erre a kérdésre. A 17. század végének francia tengernagyai számot vetettek az elmúlt évek keserű tapasztalataival, amikor is a brit flotta rendre megverte őket, és új győzelmi stratégiát próbáltak megalkotni. Figyelemreméltónak találták, hogy amíg a haditengerészet kudarcot kudarokra halmozott, addig az állami megbízólevéllel hajózó korzárok komoly sikereket értek el az angol kereskedelmi hajózás ellen. Ebből azt szűrték le, hogy a francia flottát nem az ellenséges hajóhad, hanem az ellenség kereskedelmi hajózása ellen kell alkalmazni. Azaz indirekt módon, az ellenség gazdasági bázisát – tengeri kereskedelmét – kell szétzúzni, így győztesen lehet befejezni a háborút. Ezzel megszületett a kereskedelmi háború (*Guerre de Course*) elmélete, amit a 20. század első felében a németek cirkáló-, majd tengeralattjáró háború néven fejlesztettek tovább. Az előnyök teljesen egyértelműnek tűnnek, minimális kockázattal a lehető legnagyobb veszteséget lehet okozni az ellenségnek. A kereskedelmi háborúnak – illetve a cirkáló és a tengeralattjáró háborúnak is – van azonban egy óriási hátránya: nem tudja megoltalmazni a saját kereskedelmi hajózást. Az az ország tehát, amely ehhez a stratégiához nyúl, eleve átengedi a világóceán feletti uralmat az ellenfélnek, mert a saját kereskedelmi hajói – mihelyt elhagyják a hazai kikötőket – teljesen kiszolgáltatottá válnak a flotta védelme nélkül. A kereskedelmi háború tehát lényegében egy olyan párhuzamos blokád, amely meg sem próbálja felszámolni az ellenfél blokádját.⁷⁹

A kereskedelmi háború addig volt igazán hatékony, amíg a másik félnek nem álltak rendelkezésre a modern hírközlés eszközei. Addig elég volt elosonni a blokádoló haditengerészet egységei mellett, és onnantól kezdve tág tér nyílt a kereskedelmi hajók elleni támadásokra. A vitorlás hajók korában a – zömében francia – portyázó hajóknak és kötelékeknek csak arra kellett ügyelniük, hogy folyamatos mozgásban legyenek, vagy legyen egy olyan megerősített bázisuk, ahol a fölényben lévő ellenséges flotta nem férhetett hozzájuk. Ha azonban valahol hosszabb időt töltöttek el, vagy megpróbáltak hazatérni, akkor semmi jóra sem számíthattak. Érdekes példaként szolgálhat erre a francia haditengerészet trafalgári csatát követő tevékenysége. 1806 januárjában három erős francia portyázó kötelék rótt a világóceánt (Corentin Urbain de Lissegues altengernagy 5 sorhajóval, 2 fregattal és egy korvettel, illetve Jean-Baptiste Phillibert Willaumez ellentengernagy 6 sorhajóval, 2 fregattal és 2 korvettel 1805 decemberében tört ki Brestből,⁸⁰ Charles Alexandre Léon Durand-Linois ellentengernagy egy sorhajója és 3 fregattja pedig már 1803 óta járta az Indiai-óceánt⁸¹). Lissegues azonban túl hosszú időt töltött San Domingo szigeténél, így 1806. február 6-án Sir John Thomas Duckworth altengernagy köteléke (7 sorhajó, 2 fregatt és két kisebb hadihajó) megsemmisítő vereséget (mind az öt francia sorhajó leégett vagy elfogták) mért rá.⁸² Willaumez folyamatos mozgásban volt, ám kötelékét szétszórta az időjárás, egy sorhajója (amelynek Jerome Bonaparte, a császár öccse volt a kapitánya) hazaszökött, egyet elfogtak a britek, egy Havannába, három pedig semleges amerikai kikötőkhöz

⁷⁸ Helfers, John: *Alpha * Bravo * Delta. Kézikönyv az Egyesült Államok haditengerészetéről*. Budapest, 2003. 105–110.

⁷⁹ Rodger: *The Command of the Ocean*, 142–144.

⁸⁰ James: *Naval history of Great Britain*, IV. 184–185.

⁸¹ James: *Naval history of Great Britain*, III. 211.

⁸² James: *Naval history of Great Britain*, IV. 187–199.

menekült, ahol egy hajót szét kellett bontani, mert javíthatatlan állapotban volt.⁸³ A leg-sikeresebbnek bizonyuló Durand-Lionis kötelékének egy részét (egy-egy sorhajó és fregatt), amely hatalmas hadizsákmánnyal igyekezett hazafelé, 1806. március 13-án fogták el a briketek (két sorhajó és egy fregatt).⁸⁴ A *Royal Navy* azonban számos alkalommal már a kitörni készülő francia kötelékeket is feltartóztatta. 1806. szeptember 25-én például Sir Samuel Hood kommodor⁸⁵ 6 sorhajója, valamint egy kisebb hadihajója támadta meg a Rochfortból kitörő francia köteléket (5 fregatt és 2 korvett), és saját veszteség nélkül négy fregattot fogott el.⁸⁶ Az állandó veszteségek ellenére a franciák továbbra is, bár egyre ritkábban, küldtek ki portyázó kötelékeket, ám a drága sorhajók helyett ezekben a küldetéseken inkább csak fregattok vettek részt.

Számot vetve azzal, hogy nem vetekedhet a brit haditengerészettel – a már fennálló brit blokádra válaszként –, Napóleon megtiltotta Európa országainak, hogy Nagy-Britanniával kereskedjenek. Az 1806. november 11-én a megszállt Berlinből elrendelt kontinentális zár-lat betarttatása azonban szinte lehetetlen volt, mert óriási méretű csempészethez vezetett.⁸⁷ A kontinentális zárlat tehát nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, s a számtalan vámhivatal fenntartása anyagilag is megterhelte a francia államkincstárt. A brit blokád ezzel szemben kifejezetten jövedelmező volt mind a haditengerészet személyi állománya, mind az államkincstár számára. Az elfogott hajókat ugyanis az állam – valós értékénél alacsonyabb áron – megvásárolta az őket elfogó hajótól, a zsákmányból származó pénzt pedig elosztották az állomány között. Nyolcadrész illette meg a hadszíntéren parancsnokló tenger-nagyot, negyedrészt a kapitányt, a tisztikart három nyolcadrész, negyedrészt pedig a legénységet. 1808-ban egy kicsit demokratizálták az elosztási rendszert, ezt követően egy tizen-ketted rész illette a parancsnokló tenger-nagyot, egy hatod a kapitányt, a fele a legénységé lett, a maradékot pedig a tisztikar kapta. Volt rá példa, hogy egy-egy sikeres akcióval – értékes rakományú kereskedelmi hajók elfogásával – egy-egy hajó vagy kötelék állománya akár több éves fizetésének megfelelő zsákmánypénzhez jutott.⁸⁸ Az anyagi motiváció olyan erős volt, hogy a brit hajók nem csak azokra a kereskedelmi hajókra voltak veszélyesek, amelyekkel a nyílt vízen találkoztak. A korszak bevett gyakorlata volt az úgynevezett „elkötés”, amikor az éjszaka vagy szürkület idején csónakokon érkező brit tengerészek meg-rohanták a kikötőkben álló hadi- és kereskedelmi hajókat, majd horgonykötelüket elvágva kivontatták őket a nyílt tengerre. Mivel a korszak legtöbb kikötőjét erődök, de legalább is partvédő ütegek oltalmazták, az ilyen akciók rendkívül veszélyesek voltak, ám az esetek többségében brit sikerrel értek véget.⁸⁹ Ez az erős anyagi motiváció magyarázhatja azt, hogy miért volt magas a harci szellem a blokádot fenntartó brit haditengerészet állomá-nyában annak ellenére, hogy gyakran évekig voltak távol az otthonuktól. Egyáltalán nem volt szokatlan Benjamin Hallowell kapitány esete, aki egy 1811-ben kelt levelében leszö-gezte, hogy az elmúlt 18 évben mindössze 10 hónapot töltött a családja körében.⁹⁰

Kereskedelmi háborút alkalmazott az amerikai polgárháború (1861–1865) idején a Kon-föderáció is, bár ebben komoly brit segítséget élvezett. A déli portyázó hajók többségét

⁸³ James: *Naval history of Great Britain*, IV. 200–211.

⁸⁴ James: *Naval history of Great Britain*, IV. 212–213.

⁸⁵ Ellentengernagyi kinevezés előtt álló rangidős sorhajókapitány, aki egy hadihajó-köteléket vezet.

⁸⁶ James: *Naval history of Great Britain*, IV. 263–264.

⁸⁷ Rodger: *The Command of the Ocean*, 558–559.

⁸⁸ Rodger: *The Command of the Ocean*, 522–526.

⁸⁹ James: *Naval history of Great Britain*, V. 32–38.

⁹⁰ Rodger: *The Command of the Ocean*, 526.

ugyanis „őfelsége kormányának” hallgatólagos beleegyezésével, brit gyárakban építették és később – már semleges vizeken – brit fegyverekkel szerelték fel őket. A Konföderáció portyázói (19 egység) olyan sikeresek voltak (összesen 258 kereskedelmi hajót fogtak el), hogy az Unió hajótulajdonosainak jelentős része más – főleg brit – lobogó alá lajstromozta át megmaradt egységeit, hogy így oltalmazza meg őket.⁹¹ A déli portyázó hajók azonban előbb-utóbb összefutottak a végzetükkel, egy-egy erősebb fegyverzetű uniós hadihajó vagy hadihajók képében. A modern híradástechnika egyik első, ám mindenképpen leghíresebb áldozata a CSS *Alabama* volt. A konföderáció legsikeresebb portyázó hajója 1862 és 1864 között tartó pályafutása során nem kevesebb, mint 69 kereskedelmi hajót fogott el. Amikor azonban a hosszú út miatt szükségessé váló javítások elvégzésére behajózott a franciaországi Cherbourg kikötőjébe, egy Unióhoz hí amerikai állampolgár táviratozott a párizsi követségre, ahonnan pedig riasztották a Hollandiában szelőlő USS *Kearsarge* gőzhajtású szlúpot. Mire az Alabamán végeztek a javításokkal, addigra a *Kearsarge* már ott várakozott Cherbourg előtt. Az 1864. június 19-én lezajlott összecsapásban a nagyobb és erősebb fegyverzetű északi hadihajó többórás heves tűzpárbajt követően elsüllyesztette déli ellenfelét, amit egyébként több tízezres lelkes közönség nézett végig a francia partokról.⁹²

A kereskedelmi hajók elleni cirkálóháború ezt követően még az első és a második világháborúban is – különösen azok kezdeti időszakában – jelentős szerepet játszott. Azonban a megváltozott körülmények közepette már messze nem volt olyan hatékony, mint a vitorlás hadviselés korszakának háborúiban. Az első világháború kezdetén a távoli vizeken lévő német cirkálók ugyan értek el némi sikert, amelyek közül a leglátványosabb az volt, amikor 1914. november elsején a Coronel-szigetekenél Maximilian Johannes Maria Hubert Reichsgraf von Spee altengernagy köteléke (2 páncélos és 3 könnyűcirkáló) legyőzte Sir Christopher George Francis Maurice Cradock ellentengernagy hajóraját (2 páncélos, illetve egy-egy könnyű és segédcirkáló). Brit oldaltól 2 páncélos cirkáló süllyedt el, és 1600 tengerész esett el.⁹³ Ám a siker kérészetlenségük bizonyult, hiszen 1914. december 8-án Sir Frederick Charles Doveton Sturdee altengernagy túlerőben lévő köteléke (2 csatacirkáló, 3 páncélos és 2 könnyűcirkáló) lényegében megsemmisítette von Spee hajóraját, hiszen csak az SMS⁹⁴ *Dresden* könnyűcirkáló tudott elmenekülni, átmenetileg.⁹⁵ A hatalmas kereskedelmi forgalomban jobban megbújó német segédcirkálók⁹⁶ ugyan komolyabb sikereket értek el, mint „valódi” társaik, ám előbb-utóbb őket is elsüllyesztették az antant hadihajói. Nem volt ez másként a második világháborúban sem. A német haditengerészet először ismét a hadihajóival kísérelt meg csapást mérni a brit kereskedelmi hajózásra. Erre a célra a németeknek ráadásul volt egy kitűnő hadihajó típusuk, a páncélos hajó, amelyet az angolok zsebcsatahajónak neveztek. A három német zsebcsatahajó szinte minden olyan hadihajónál erősebb fegyverzettel rendelkezett, amelyik gyorsabb volt nála, és öt egység kivételével (három brit csatacirkáló és 2 francia csatahajó) minden olyan hajó elől el tudott menekülni, amely erősebb fegyverzetű volt nála. Ennek ellenére a háború kezdete előtt a távoli vizekre vezényelt három hajó közül 1939. december 17-én – már az első bevetésén – elveszett a *Graf Spee*, ugyanis egyszerre három ellenséges cirkálóval kellett megütköznie.⁹⁷ A segéd-

⁹¹ Helfers: *Alpha * Bravo * Delta*, 102.

⁹² Lavery, Brian: *Hajók; Hajó és történelem ötezer éves kalandja*. Prága, 2005. 224–225.

⁹³ Keegan, John: *A háborús felderítés*. Budapest, 2005. 225–256.

⁹⁴ *Seiner Majestät Schiff; Őfelsége hadihajója*

⁹⁵ Keegan: *A háborús felderítés*, 269–284.

⁹⁶ Felfegyverzett kereskedelmi hajó, egyfajta báránybőrbe bújt farkas.

⁹⁷ Hubáček, Miloš: *Lángoló óceán*. Budapest, 1978. 11–68.

cirkálók ebben a háborúban is sikeresebbnek bizonyultak, mint a hadihajók, közel kétszer annyi vízkiszorítású kereskedelmi hajót süllyesztve el. Ám előbb-utóbb mindegyikük találkozott egy vagy több szövetséges hadihajóval. Ugyan a *Kormoran* még azt a bravúrt is elkövette, hogy meglepte és elsüllyesztette az őt átkutatni szándékozó *MHAS*⁹⁸ *Sydney* könnyűcirkálót, ám eközben a német egység is végzetes sérüléseket szenvedett.⁹⁹ A technikai fejlődés tehát lehetetlenné tette azt, hogy felszíni hajók hatékony portyázóként harcoljanak a kereskedelmi hajók ellen. Azonban a 20. század elején már rendelkezésre állt a legtokéletesebb hadihajó, amely megfelelt erre a szerepkörre: a tengeralattjáró.

A tengeralattjáró vagy helyesebben a bűvárnaszád a huszadik század kezdetére vált igazán hadra fogható fegyverré. A kereskedelmi hajók elleni hadviselés szempontjából a típus óriási előnyben volt a felszíni hajókkal szemben: könnyedén áttörhette a blokád vonalát, hiszen az ellenséges hadihajók közeledtekor merülésben elmenekülhetett. A viszonylag kisméretű, csekély legénységet igénylő bűvárnaszád „költséghatékony” megoldást jelentett, hiszen egy csatahajó építési és üzemeltetési költségeiből tucatnyi tengeralattjárót lehetett szolgálatba állítani és fenntartani. A tengeralattjáró-hadviselés a már említett Tirpitz tengernagy nevéhez fűződik, aki az új típus adottságainak megfelelően dolgozta át a cirkálóháború elméletét. A tengeralattjáró-háború óriási veszteségeket okozott az antant – különösen a brit – hajózásnak, hiszen 1914 és 1918 között nem kevesebb, mint 12 243 000 bruttó regisztertonna vízkiszorítású (ebből 9 366 000 BRT brit) kereskedelmi hajót süllyesztettek el.¹⁰⁰ Azonban ez sem volt elég a háború megnyeréséhez, sőt nem vetekedhetett a brit blokád hatékonyságával sem, hiszen az lényegében tökéletesen elvágta a császárságot a világtengertől, míg a brit szigetekre tartó kereskedelmi hajók többsége azért megérkezett a célkikötőjébe. A korlátlan tengeralattjáró-háború ugyan 1917-ben majdnem összeropantotta a brit hadigazdaságot, ám meggyorsította – más vélemények szerint kiprovokálta – az Egyesült Államok 1917. április 6-i hadba lépését.¹⁰¹ Az USA hatalmas gazdasági és élőerő tartalékai pedig végleg az antant javára billentették a mérleg nyelvét, hiszen önmagukban meghaladták Németország lehetőségeit. A második világháború folyamán a tengeralattjáró háború ismét felvillantotta Németország számára Nagy-Britannia legyőzésének lehetőségét. A *U-Bootok* ebben a háborúban – legalább is 1943 tavaszáig – sokkal kedvezőbb helyzetben voltak, mint az első világháború idején. Norvégia és Franciaország elfoglalása ugyanis sokkal jobb kijutást biztosított a *Kriegsmarine*¹⁰² egységei számára az Atlanti-óceánra, hiszen ezzel lényegében megkerülték a Brit-szigetek jelentette természetes gátat. A bűvárnaszádok ráadásul ekkor már nem egyenként, hanem „falkákban” azaz 4–40 hajóból álló csoportokban csaptak le a szövetségesek konvojaira, amelyeket nem egy esetben a parti bázisú FW-200 Condor típusú, rendkívül nagy hatótávolságú bombázógépek kutattak fel a számukra.¹⁰³ A szövetséges veszteségek most még nagyobbak voltak, összesen 21,5 millió BRT hajótér semmisült meg, ebből a *U-Bootok* 14,7 millió tonnányit süllyesztettek el,¹⁰⁴ ám az USA által sorozatban épített *Liberty* hajók bőségesen ellensúlyozták a veszteségeket. Arányaiban nézve még kedvezőtlenebb a német eredmény, 1914 és 1918 között

⁹⁸ *His/Her Majesty's Australian Ship*; Őfelsége ausztrál (hadi-)hajója

⁹⁹ Jackson, Robert: *A II. világháború német haditengerészete*. Debrecen, 2000. 24–31.

¹⁰⁰ Sárhidai Gyula: *Tengerek szürke farkasai*. Budapest, 1989. 113–115.

¹⁰¹ Galántai: *Az első világháború*, 379–386.

¹⁰² A náci Németország haditengerészete

¹⁰³ Gunston, Bill: *A második világháború repülőgépei*. Budapest, 1995. 384–385.

¹⁰⁴ Sárhidai: *Tengerek szürke farkasai*, 224.

ugyanis az Antant rendelkezésére álló összes hajótér 40, míg 1939 és 1945 között az anti-fasiszta koalíció rendelkezésére álló összes hajótér 27%-át sikerült elpusztítani.¹⁰⁵

Kevesen tudják, hogy a Szovjetunió tudatosan készült egy harmadik atlanti csatára. Egy a NATO és a Varsói Szerződés között hagyományos fegyverekkel megvívott összecsapásban döntő szerep hárult volna az Atlanti-óceán északi részére, ahol a nyugatiak fő célkitűzése az Európába tartó amerikai és kanadai erősítések megoltalmazása, illetve szovjet részről ezen konvojok elpusztítása lett volna.¹⁰⁶ 1945 és 1990 között mindkét fél nagy erővel készült erre az eshetőségre. A geostratégiai kedvezőtlen helyzetben lévő Szovjetunió – számot vetve azzal, hogy nagy felszíni hadihajói aligha élnének túl egy összecsapást az ellenség által ellenőrzött Atlanti-óceánon – tengeralattjáróival, illetve nagy hatótávolságú bombázó repülőgépeivel kívánt csapást mérni az Észak-Atlanti térség hajóforgalmára. A szovjet lépésekre reagáló NATO – különösen annak európai tagállamai – ezért elsősorban a tengeralattjárók elleni hadviselésre alakította ki flottáját, amelyben a rombolókra és a fregattokra helyeződött a hangsúly.¹⁰⁷

A blokád geopolitikája

Az angolszász stratégiai gondolkodásnak mindig is kedvelt eszköze volt a blokád. A Sir Halford John Mackinder (1861–1947) skót földrajztudós által kidolgozott elmélet fő tézise szerint – amelyet később sokan és sokféleképpen továbbfejlesztettek – Eurázsia mint Világsziget (*World Island*) a legfontosabb a kontinensek között, mivel itt koncentrálódik a világ népességének és gazdasági potenciáljának döntő többsége. Ennek birtoklása vagy annak megakadályozása, hogy egy másik állam birtokolhassa, minden nagyhatalom elsődleges feladata. Mackinder – helyesen – úgy vélte, hogy hazája nem birtokolhatja Euráziát, egyetlen célja tehát az lehet, hogy ezt más se tehesse meg. Nagy-Britannia nem vetekedhetett a kontinens nagyobb népességű hatalmaival, ezért figyelmét a kontinens peremterületeire (magának Euráziának a partvidékére – belső peremív és a többi kontinensre – külső peremív) fordította. Mackinder állítása szerint az erős kontinentális hatalmak könnyedén kordában tarthatók pusztán a peremvidékek ellenőrzésével.¹⁰⁸ A hidegháború folyamán az USA mesteri módon oldotta meg ezt a feladatot, azaz szövetségi rendszerek és bilaterális szerződések segítségével a „peremek” felől kerítette be a Szovjetuniót és szövetségeseit, elzárva őket a tengeri kijáratoktól. (1947: a latin-amerikai országokkal kötött Riói paktum; 1949: az európai országokkal kötött Észak-Atlanti Szerződés Szervezete – NATO; 1951: az Ausztráliával és Új-Zélanddal kötött ANZUS szerződés, illetve bilaterális (kétoldalú) szerződés Japánnal; 1952: bilaterális szerződés a Fülöp-szigetekkel; 1954: Délkelet-Ázsiai Szerződés Szervezet (SEATO), illetve bilaterális szerződés Dél-Koreával; 1955: Bagdadi paktum (későbbi nevén Közép-Ázsiai Szerződés Szervezete – CENTO), illetve bilaterális szerződés Tajvannal.)¹⁰⁹ Az amerikai haditengerészet szerepe ebben a békeidőben alkalmazott „blokádban” az volt, hogy stratégiai fontosságú térségekben állomásozó flottái – a 2. flotta az Atlanti-óceán északi részét, a 6. flotta a Földközi-tengert, a 3. a Csendes-óceánt, a 7. Ázsia

¹⁰⁵ Sárhidai: *Tengerek szürke farkasai*, 224.

¹⁰⁶ A szerencsére soha meg nem történő konfliktus egy lehetséges forgatókönyvét írta le Tom Clancy amerikai író a *Vörös Vihar* című regényében. (Budapest, 1995.)

¹⁰⁷ Miller, David – Miller, Chris: *Modern Naval Combat*. New York, 1986. 188–192.

¹⁰⁸ Molnár Gusztáv: *Halford John Mackinder, az angolszász geopolitika megteremtője*. In: Csizmadia Sándor – Molnár Gusztáv – Pataki Gábor Zsolt: *Geopolitikai szöveggyűjtemény*. Budapest, 2002. 13–15.

¹⁰⁹ Fischer: *A kétpólusú világ 1945–1989*, XIX. számú tábla

keleti partvidékét, az 5. pedig a Perzsa-öblöt és az Indiai-óceánt ellenőrizte – tették tökéletessé a szovjetek „karanténban tartását”.¹¹⁰ A hidegháborús amerikai külpolitikai stratégiára azonban elsősorban nem Mackinder, hanem az angolszász geopolitikai iskola másik nagy klasszikusa, Nicholas John Spykman (1893–1943) elmélete volt hatással.¹¹¹

A peremek felőli bekerítés, azaz blokád alá vétel tézisének szépen alátámasztja a Szovjetunió példája, amely számos kategóriában több, esetenként pedig korszerűbb hadihajóval rendelkezett, mint az USA. Az Egyesült Államokkal szemben azonban a Szovjetunió nem válhatott igazi tengeri hatalommá. Míg a brit, amerikai és a japán flotta elsőrendű és szabadon hozzáférhető tengeri kijáratokkal rendelkezett, illetve erőit saját felségvizein zavartalanul vonultathatta fel, addig a szovjeteknek négy, egymástól földrajzilag elválasztott flottát (a Jeges-tengeren, a Balti-tengeren, a Fekete-tengeren és a Csendes-óceánon) kellett fenntartaniuk, amelyek csak az ellenség (az USA és szövetségesei) által ellenőrzött vizeken keresztül tudták elérni a világ tengert.¹¹² Nem véletlen, hogy a hidegháborús korszak legnagyobb hatású stratégiai gondolkodója, Szergej Georgievics Gorskov flotta tengernagy¹¹³ munkásságának középpontjába éppen a melegtengeri kijáratok (a Skagerrak–Kattegat, illetve a Boszporusz–Dardanellák) megszerzésének, illetve az óceánokra való kijutásnak a problematikáját állította.¹¹⁴ A kommunista birodalom azonban hiába építette ki iparát és egész nemzetgazdaságát túlhajszolva a világ második számú – darabszámát tekintve első számú – haditengerészetét, a földrajzi hátrányokkal nem tudott mit kezdeni.

Összegzés

A blokád évezredek óta hozzátartozik a tengeri hadviseléshez, s egyben a gazdasági hadviselés meghatározó része. A történelem folyamán egyre tökéletesebbé vált az a technológiai bázis, eszközpark, amelyre a blokádot fenntartó ország vagy országok támaszkodhattak, ám ez nem minden esetben javított a blokád hatékonyságán, hiszen ugyanaz a technikai fejlődés a blokád alá vont ország, illetve országok lehetőségeit, képességeit is ugrásszerűen fokozta. Azonban napjainkban már olyan szintű mennyiségi és minőségi különbség alakult ki egyfelől a meghatározó tengeri hatalmak (globális szinten az USA, de regionális szinten Kína és Oroszország is idesorolható) és szövetségeseik, másfelől pedig a potenciálisan esetleg karantén alá kerülő országok között, hogy lényegében tökéletes, százszázalékos hatékonyság érhető el egy blokád esetén. A helyzet azonban ennél bonyolultabb, földrajzi helyzetéből adódóan Irán például abban a kényelmes helyzetben van, hogy egy amerikai támadás esetén – az USA technológiai fölénye ide vagy oda – még a rendelkezésére álló „öznvíz előtti” eszközeivel is képes lehet elaknásítani – azaz lezárni – a Hormuzi-szorost. A Perzsa-öböl pedig köztudomásúlag a világ legnagyobb kőolajexportáló régiója. A kőolajszállítások leállítását az egekig srófolhatja fel a kőolaj árát, amelynek hatásait az egész világ-gazdaság megérezné. Megjósolhatatlanok egy ilyen konfliktus következményei, s reméljük, soha nem tudjuk meg, hogy melyek lennének azok.

¹¹⁰ Bonds, Ray: *The Modern US War Machine*. London–New York, 1987. 77–85.

¹¹¹ Fischer: *A kétpólusú világ 1945–1989*, 16–19., 29–36.

¹¹² Ennek igazolására lásd: Westhorp, Chris (ed.): *The World Navies An illustrated review of the navies of the world*. New York, 1992. 12–27., 102–111.

¹¹³ (1910–1988) 1955 és 1985 között a szovjet flotta vezérkari főnöke, 1961 és 1985 között a Szovjetunió kommunista pártja központi bizottságának rendes tagja. Brill, Heinz: *Mahan und Gorshkov: zwei Klassiker der Seemachtslehre*. Europäische Wehrkunde (1982) Nr. 3. 116. Nagy Miklós Mihály fordítása.

¹¹⁴ Gorskov már hivatkozott főműve, *Az állam tengeri hatalma* leginkább ezt a kérdést taglalja.

FERENC KAISER

The Theory and Practice of Blockade in Naval Warfare

Blockade is one of the most ancient and most successfully utilized tool of naval warfare. It was first used in the age of the Greek and Carthaginian colonizers, and was already often mentioned in the sources of the Peloponnesian War (431–404 BC). It is, however, still a widely used and internationally recognized tool of warfare. The paper discusses the naval blockade with a comprehensive approach (definition, recognition by international law, usage, technological barriers, means of protection and geopolitical considerations), supplementing the theoretical parts with ample historical explanations.